

Media Information



Volkswagen

Le nouveau Touareg

Essais Presse tout-terrain au Maroc

octobre 2018



En Bref

Détails techniques du nouveau Touareg Page 03

Principaux aspects – Les systèmes de propulsion et de suspension dans le détail

Moteurs V6 Page 06

Transmission intégrale 4MOTION Page 06

Système 4MOTION Active Control Page 06

Pack tout-terrain « Offroad » Page 07

Trains roulants route et tout-terrain Page 08

Suspension pneumatique 4 Corner Page 08

Paramètres tout-terrain Page 08

Stabilisateur actif de roulis Page 09

Roues Directrices Page 09

Caractéristiques techniques Page 11

Avertissement :

Le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos du Touareg sont disponibles sur Internet à l'adresse www.volkswagen-newsroom.com

Les indications concernant l'équipement et les caractéristiques techniques des modèles de série se rapportent à la gamme proposée en Allemagne. Il peut y avoir des écarts dans les autres pays.

1 = Touareg V6 TDI 4MOTION, 170 kW/consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : cycle urbain 7,7/cycle extra-urbain 5,9/cycle mixte 6,6 ; émissions de CO₂ en g/km : 173 (cycle mixte), classe énergétique : B.

2 = Touareg V6 TDI 4MOTION, 210 kW/consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : cycle urbain 7,7/cycle extra-urbain 5,9/cycle mixte 6,6 ; émissions de CO₂ en g/km : 173 (cycle mixte), classe énergétique : B.



Récapitulatif

Le maître du hors-piste : Touareg avec transmission intégrale permanente et quatre programmes de conduite tout-terrain

1. Système 4MOTION Active Control de série : pas moins de dix programmes de conduite sur route et en conditions tout-terrain
 2. Pack tout-terrain « Offroad » comprenant notamment deux programmes de conduite tout-terrain supplémentaires, un réservoir à carburant de 90 litres et une plaque de protection sous le châssis
 3. Suspension pneumatique et stabilisateur de roulis avec deux stabilisatrices électromécaniques pour parfaire les caractéristiques tout-terrain
-

Wolfsburg/Marrakech, octobre 2018. Le nouveau Touareg^{1/2} est le vaisseau amiral de la marque Volkswagen. Ce Touareg de troisième génération est plus polyvalent que jamais et réussit à concilier un confort routier hors pair avec des caractéristiques tout-terrain remarquables. Ce SUV à transmission intégrale permanente est donc tout indiqué pour les longs trajets à titre privé ou professionnel comme pour les excursions hors des sentiers battus. Il est idéal pour les architectes qui pourront emprunter les voies rapides dans le plus grand confort pour honorer leurs rendez-vous et se rendre au beau milieu des chantiers sans la moindre difficulté grâce à la transmission intégrale. Il est parfait pour les chasseurs, qui pourront se rendre rapidement à destination, mais aussi évoluer sur les terrains de chasse. Les cavaliers et les plaisanciers ne sont pas en reste : le Touareg peut non seulement tracter un van ou un canot en toute sécurité (dans la limite d'un poids tracté de 3,5 tonnes) sur de nombreux kilomètres, mais aussi franchir les derniers mètres menant jusqu'au point de déchargement, où le

Contact :
Communication Volkswagen

Communication Produit
Martin Hube
Porte-parole modèles
intermédiaires/grands modèles
Tél. : +49 5361 9-49874
martin.hube@volkswagen.de



Pour en savoir plus :
volkswagen-newsroom.com



goudron se fait rare. C'est précisément ce qui caractérise le Touareg : une synergie parfaite entre la route et le tout-terrain.

Des moteurs V6 efficaces. La transmission intégrale du Touareg version européenne est servie par les moteurs six cylindres les plus efficaces et les plus aboutis qui soient. Il s'agit plus précisément des deux moteurs V6 TDI de 170 kW/231 ch¹ et de 210 kW/286 ch² (EU6 AG) relayés par une boîte automatique à 8 vitesses de série. L'un et l'autre présentent une consommation de 6,6 l/100 km en cycle mixte NEDC.

Un des SUV les plus avant-gardistes de son temps. Le Touareg commercialisé à la fin de l'été en Europe s'impose déjà comme un des SUV les plus avant-gardistes de son époque. Fort d'un mariage inédit entre systèmes d'aide à la conduite, de confort, d'éclairage et d'infodivertissement, ce véhicule polyvalent totalement connecté préfigure l'avenir. Par ailleurs, son design se caractérise par une ligne incroyablement dynamique. Avec le Touareg et son « Innovision Cockpit », Volkswagen offre un aperçu de ce que sera l'habitacle numérique de demain. L'interconnexion des aides à la conduite permet d'atteindre un niveau de sécurité et de confort inédit, mais aussi d'activer si besoin les fonctionnalités de pilotage automatique dans les situations délicates, comme la traversée de chantiers d'autoroutes étroits. Les nouveaux systèmes associés aux trains roulants, parmi lesquels le compensateur de roulis dynamique doté de barres stabilisatrices électromécaniques réglables, ou encore les roues directrices, se portent garants de l'agilité du Touareg, qui fait incontestablement figure de référence sur son segment.

L'être humain au centre. L'« Innovision Cockpit » est une des nombreuses innovations techniques de la nouvelle génération de Touareg. L'écran



12 pouces, rattaché aux cadrans numériques, fusionne avec l'écran tactile TFT 15 pouces du système d'infodivertissement de pointe « Discover Premium » pour donner naissance à une nouvelle unité numérique de commande, d'information, de communication et de divertissement toujours connectée, très intuitive et hautement personnalisable. L'« Innovision Cockpit » permet au conducteur d'ajuster les systèmes d'aide à la conduite, de comportement dynamique et de confort suivant ses préférences. C'est le début d'une nouvelle ère où le conducteur et ses passagers n'ont plus besoin de s'accoutumer à la voiture, puisque c'est désormais la voiture qui s'adapte à eux. On peut donc configurer sa Volkswagen comme on personnalise son smartphone suivant ses besoins, grâce à la multitude de systèmes et de programmes interconnectés qui peuvent être commandés depuis des interfaces numériques et le volant multifonction.

Fusion des nouveaux systèmes d'aide à la conduite, de comportement dynamique et de confort. Le Touareg embarque la plus large palette de systèmes d'aide à la conduite, de comportement dynamique et de confort jamais intégrée dans une Volkswagen. Parmi ceux-ci figurent des technologies telles que l'assistant de vision nocturne « Night Vision » (qui détecte les personnes et les animaux dans l'obscurité grâce à une caméra thermique), l'« assistant de bouchon » (qui automatise partiellement la direction, le maintien dans la voie, l'accélération et le freinage jusqu'à 60 km/h), un « assistant d'intersection » (qui réagit au trafic transversal devant le Touareg), les roues directrices (qui rendent le Touareg aussi maniable qu'une voiture compacte), un nouveau stabilisateur de roulis avec barres stabilisatrices électromécaniques, les « projecteurs matriciels à LED IQ.Light » (feux de croisement et feux de route interactifs commandés par caméra) et un affichage tête haute directement projeté sur le pare-brise (Windshield Head-up-Display). Pour le conducteur du nouveau Touareg, ces systèmes forment un tout. Ils sont simplement là,



interconnectés via un nouveau calculateur central, pour rendre le trajet plus sûr, plus confortable et plus intuitif que jamais, lors des longs trajets comme des escapades hors des sentiers battus, dans la plus totale discrétion.

Principaux aspects – Les systèmes de propulsion et de suspension dans le détail

Transmission intégrale permanente pour le travail et les loisirs

Moteurs V6. Volkswagen propose actuellement le nouveau Touareg avec des moteurs V6 turbodiesel (de 3 litres de cylindrée) aussi efficaces que puissants. Ils ont été spécialement conçus pour des poids tractés de 3,5 tonnes au maximum (avec freinage en pente jusqu'à 8 %). Ces moteurs V6 Diesel de 170 kW/231 ch¹ et 210 kW/286 ch² (TDI/tous deux EU6 AG) ne consomment pourtant que 6,6 l/100 km (cycle mixte NEDC). Le groupe TDI de 231 ch délivre un couple maximal de 500 Nm et celui de 286 ch un couple maximal de 600 Nm.

Transmission intégrale 4MOTION. Le nouveau Touareg de troisième génération adopte à son tour une transmission intégrale permanente (4MOTION) de série. La transmission intégrale est associée à une boîte automatique à 8 vitesses de série (passage de vitesses par « shift by wire », indicateur de position du levier sélecteur dans la poignée et dans les cadrans), laquelle peut transmettre, suivant le moteur, des couples de 1 000 Nm au maximum via un embrayage de prise directe. Un différentiel central autobloquant avec répartition du couple asymétrique et dynamique fait office de boîte de transfert pour répartir la force motrice entre les essieux avant et arrière. La force motrice susceptible d'être transmise à



l'essieu avant s'élève à 70 % maximum. Elle est de 80 % au maximum pour l'essieu arrière.

Système 4MOTION Active Control. Le Touareg se dote de série d'un système 4MOTION Active Control avec sélection du profil de conduite. Le système est piloté par le bloc de commande pour sélection de profil de conduite situé dans la console centrale. Ce dernier permet au conducteur d'activer des modes de niveau supérieur ainsi que différents menus contextuels. Une rotation du contacteur vers la gauche permet d'accéder aux profils de route. Une rotation vers la droite permet d'ouvrir les profils tout-terrain ainsi que le mode neige « Snow ». Le système 4MOTION Active Control adapte l'ensemble des aides à la conduite à la situation en quelques secondes. Également de série : la sélection du profil de conduite. Suivant la dotation de série et l'équipement optionnel, le conducteur peut personnaliser les paramètres de la boîte automatique, de la climatisation automatique, de la direction, de différentes aides à la conduite, de la suspension pneumatique 4 Corner ainsi que ceux du régulateur de distance (ACC) et de la réactivité du moteur. Les profils de conduite peuvent être sélectionnés au moyen d'un menu correspondant dans le système d'infodivertissement et/ou du système 4MOTION Active Control.

Aperçu des profils de conduite sur route

- « Normal » (norme équilibrée/de série)
- « Sport » (dynamique accrue/de série)
- « Comfort » (optimisation du confort pour les longs trajets/de série)
- « Eco » (optimisation de la consommation/de série)
- « Snow » (optimisé pour les chaussées glissantes/de série)
- « Individual » (paramètres personnalisables/de série)



Aperçu des profils de conduite tout-terrain

- « Offroad Auto » (de série/optimisé pour les situations tout-terrain générales)
- « Sand » (en option avec le « pack Offroad »/adapté pour le sable profond, sans assistance au démarrage en côte)
- « Gravier » (en option avec le « pack Offroad »/pour terrain facile comme les chemins de terre)
- « Expert » (en option avec le « pack Offroad »/paramètres tout-terrain personnalisables)

Pack tout-terrain « Offroad ». Les profils de conduite optionnels du Touareg sont tributaires du pack Offroad proposé en option. Outre ces profils de conduite supplémentaires, il comporte notamment deux œillets de remorquage, un réservoir à carburant plus grand (90 litres au lieu de 75) ainsi qu'un système de protection de soubassement et de calandre, une plaque de protection de soubassement renforcée, une protection de la batterie 12 V, un revêtement aérodynamique particulièrement robuste ainsi qu'une protection du réservoir et un antigravillonnage.

Trains roulants route et tout-terrain. Les trains roulants du Touareg ont été revus dans une large mesure afin de parfaire le confort et les propriétés dynamiques. Volkswagen propose une nouvelle fois, en option pour le Touareg, sa suspension pneumatique 4 Corner avec amortissement à régulation électronique, qui a été largement perfectionnée. La stabilisation électromécanique active antiroulis avec barres stabilisatrices électromécaniques réglables, en revanche, est totalement nouveau. Il en est de même pour les roues directrices, qui rendent ce spacieux SUV aussi agile et maniable qu'un modèle compact. Les essieux à cinq bras sont des



constructions légères qui associent acier et aluminium. La suspension pneumatique, le stabilisateur de roulis et les roues directrices contribuent également à améliorer le comportement du Touareg hors des sentiers battus.

Suspension pneumatique 4 Corner. La suspension pneumatique 4 Corner de dernière génération améliore non seulement le confort, mais aussi l'aérodynamique et facilite les trajets en terrain hostile. Le nouveau système de suspension pneumatique ouvert est aussi rapide que silencieux et se montre insensible aux fluctuations de la température et de la pression atmosphérique extérieure (par exemple en montagne). Par défaut, la suspension pneumatique se trouve en mode « Normal » ou « Comfort ». Le « niveau tout-terrain » est surélevé de 25 mm, tandis que le « niveau tout-terrain spécial » est rehaussé de 70 mm au total. À partir de 120 km/h, la suspension pneumatique abaisse automatiquement les trains roulants de 15 à 25 mm (niveau bas) de manière à offrir moins de résistance à l'air et à adapter le comportement du véhicule. Enfin, un « niveau de chargement » (surbaissé de 40 mm) facilite le chargement et le déchargement du coffre à bagages.

Paramètres tout-terrain. Les paramètres tout-terrain varient suivant la suspension. L'aptitude maximale en côte (60 %) et l'aptitude maximale au dévers (35 degrés) sont communes aux suspensions acier et pneumatique. L'angle d'attaque est de 23,3 degrés, tandis que l'angle de fuite s'élève à 17,2 degrés. L'angle de rampe est, quant à lui, de 13,5 degrés. La garde au sol est de 215 mm avec une suspension acier. Avec la suspension pneumatique, elle est de 188 mm en position normale. La suspension pneumatique permettant d'augmenter la garde au sol de 70 mm, la profondeur guéable est elle aussi revue à la hausse et passe de 480 à 550 mm). Les différents niveaux de la suspension pneumatique s'activent



manuellement au moyen d'un bouton-poussoir rotatif situé sur la console centrale.

Système de stabilisation électromécanique actif antiroulis. Comme évoqué précédemment, le système de stabilisation électromécanique actif antiroulis constitue une nouveauté. Désormais, compte tenu de sa conception, on utilisera de préférence l'expression « stabilisation électromécanique active du roulis » (« eAWS »). Ce système s'articule principalement autour des barres stabilisatrices des essieux avant et arrière. Les trains roulants conventionnels sont équipés, à l'avant et à l'arrière, d'une barre stabilisatrice en acier qui s'étend de part et d'autre de l'essieu. Dans les virages (ou lorsque le véhicule franchit une irrégularité de la chaussée plus marquée d'un seul côté), les deux côtés de la barre stabilisatrice se tordent en sens contraire. La cinématique contribue alors à réduire le roulis de la voiture dans les virages. Avec la stabilisation électromécanique active antiroulis « eAWS », c'est encore mieux : le Touareg avec stabilisateur de roulis se dote de barres stabilisatrices électromécaniques sur les trains avant et arrière pour mieux repousser les limites de la physique. Le tout est coordonné par un calculateur central. En l'occurrence, les deux côtés de chaque barre stabilisatrice sont reliés par un servomoteur. Selon la situation de conduite, un moteur électrique oriente les deux moitiés de la barre stabilisatrice en sens inverse (raidissement) ou les isole l'une de l'autre. La haute tension de 48 V nécessaire à l'activation de ces puissants moteurs électriques est rapidement générée via des « supercondensateurs ». Les barres stabilisatrices actives réduisent considérablement l'inclinaison latérale du Touareg dans les virages. Elles aident à garder le cap sur les chaussées dont un côté est accidenté. En hors-piste, le découplage électromécanique des barres stabilisatrices permet en outre d'améliorer le croisement des essieux, et donc la motricité.



Roues directrices. Les roues directrices en option constituent une autre nouveauté pour Volkswagen. Selon la situation de conduite, les quatre roues peuvent braquer simultanément, ce qui fait du Touareg l'un des SUV grand format les plus maniables qui soient. Les roues directrices distinguent deux situations de conduite : celles où la vitesse est inférieure à 37 km/h et celles où elle est supérieure à 37 km/h. À des vitesses inférieures ou égales à 37 km/h, et notamment dans des conditions tout-terrain difficiles, les roues arrière braquent automatiquement dans le sens inverse des roues avant. Cela permet d'accroître l'agilité et la maniabilité. Les quatre roues directrices sont particulièrement pratiques lors des manœuvres de stationnement, puisque le diamètre de braquage perd un mètre et passe de 12,19 m à 11,19 m. À des vitesses supérieures à 37 km/h, les roues arrière braquent automatiquement dans le même sens que les roues avant. Le comportement de conduite se fait ainsi nettement plus souple, car la direction stabilise le véhicule lors des changements de voie ou des dépassements.



Caractéristiques techniques du nouveau Touareg

	Touareg V6 TDI 231 ch	Touareg V6 TDI 286 ch
Moteur	V6 TDI (2 969 cm ³)	V6 TDI (2 969 cm ³)
Puissance	170 kW/231 ch	210 kW/286 ch
Couple max./régime (tr/min)	500 Nm (1 750 – 3 000)	600 Nm (2 250 – 3 250)
Boîte de vitesses	Automatique à 8 vitesses	Automatique à 8 vitesses
Transmission intégrale	4MOTION	4MOTION
Vmax avec suspension acier	218 km/h	235 km/h
Vmax avec suspension pneumatique	221 km/h	238 km/h
0–100 km/h	7,5 secondes	6,1 secondes
Consommation	6,6 l/100 km	6,6 l/100 km
Émissions de CO₂	173 g/km	173 g/km
Poids	2 070 kg	2 070 kg
Longueur	4 878 à 5 008 mm	4 878 à 5 008 mm
Largeur	1 984 mm	1 984 mm
Hauteur	1 717 mm	1 717 mm
Empattement	2 894 mm	2 894 mm
Cx	0,32	0,32
Coffre à bagages	810 litres	810 litres
Dimensions des roues	18, 19, 20, 21 pouces	18, 19, 20, 21 pouces
Diamètre de braquage	12,19 m	12,19 m
Diamètre de braquage (direction toutes roues)	11,19 m	11,19 m